

FERROVIAIRE

Le fondateur de la société ferroviaire NTV, Luca di Montezemolo, également patron de Ferrari, a dévoilé les trains livrés par Alstom, qui concurrenceront la compagnie de chemins de fer publique Trenitalia à partir de septembre 2011.

La concurrence prend corps dans les chemins de fer italiens

DE NOTRE CORRESPONDANT À ROME.

La concurrence dans le transport ferroviaire de voyageurs prend corps en Italie. Trois ans après avoir créé la société privée **Nuovo Trasporto Viaggiatori** (NTV), Luca di Montezemolo, par ailleurs patron de Ferrari, a montré hier, à Rome, les premières images des trains qui circuleront à compter de septembre 2011 sur le réseau des Ferrovie dello Stato (FS), les chemins de fer publics. « C'est un tournant historique, nous sommes les premiers à nous lancer en Europe. Voilà la preuve d'une Italie vivante et entrepreneuriale, à l'avant-garde de la technologie et de la qualité de service », a-t-il déclaré.

Depuis le mois de janvier, NTV pratique des essais avec son partenaire français Alstom en vue de son homologation, à l'aide d'un convoi prototype qui a déjà parcouru 13.000 kilomètres, sur une voie classique entre Rome et Florence et sur une ligne réservée à la grande vitesse entre Rome et Naples. Mais pour Luca di Montezemolo, il importe de faire rapidement circuler une « vraie » rame. Ce sera bientôt chose faite, puisque le premier des vingt-cinq convois commandés par NTV est sorti des usines Alstom de La Rochelle le 10 mai. « Nous sommes les premiers à utiliser la technologie de



Les trains de nouvelle génération AGV, commandés par NTV, circuleront à partir de septembre 2011 sur le réseau ferré italien.

nouvelle génération AGV, a souligné Giuseppe Sciarone, directeur général de NTV. C'est le train du futur en matière de confort, de sécurité et d'environnement. »

Les « Italo » seront connectés

La version transalpine de l'AGV portera le nom d'Italo. Elle offrira un habitacle plus large, plus lumineux et théoriquement plus silencieux que les TGV hexagonaux. Ses futurs clients auront la possibilité de rester connectés à tous les réseaux de communication, car les wagons seront équipés d'écrans individuels pour regarder en direct la télévision ou des films, dans quatre langues différentes. Grâce à de petites paraboles positionnées sur le toit, les voyageurs

auront aussi accès à Internet haut débit.

NTV ambitionne de faire rouler cinquante trains par jour et arrêtera sa grille tarifaire dans six mois. Ses « Italo » proposeront les mêmes temps de parcours que les TGV de son concurrent public, soit 2 heures 57 pour un Rome-Milan direct, 47 minutes pour un Milan-Turin. En revanche, au lieu de desservir les grandes gares en cul-de-sac de Rome-Termini et Milan-Centrale, NTV ne sera accessible que depuis les petites gares de Tiburtina et Ostiense dans la capitale, et Porta Garibaldi à Milan. Avantage : ces gares sont traversantes. Inconvénient : elles sont situées en périphérie.

Des éléments que ne manquera

La répartition du capital de NTV

- Lancée début 2007, la société **Nuovo Trasporto Viaggiatori** (NTV) est détenue à 35 % par ses fondateurs, Luca di Montezemolo (à l'époque président de Fiat), Diego Della Valle (Tod's), Gianni Punzo (CIS-Interporto) et **Giuseppe Sciarone** (Rail Traction Company). La banque Intesa Sanpaolo et la SNCF détiennent chacune 20 %, Generali à 15 %, le solde de 10 % étant réparti à parité entre Alberto Bombassei, patron de Brembo, et Isabella Seragnoli, patronne de Coesia.
- NTV prévoit d'investir 1 milliard d'euros, dont 600 millions dans le matériel roulant, et espère équilibrer ses comptes à partir de 2014. Elle compte embaucher 1.000 personnes et créer 2.000 emplois indirects.

pas de pointer Mauro Moretti, qui doit être reconduit aujourd'hui à la tête de Trenitalia, la filiale voyageurs des FS. Lui et Montezemolo ne ratent d'ailleurs aucune occasion d'escarmouche. Le premier se plaint des désordres occasionnés par les essais nocturnes de NTV. Le second dénonce les retards à répétition des trains de Trenitalia. La concurrence promet d'être vive ! **GUILLAUME DELACROIX**

